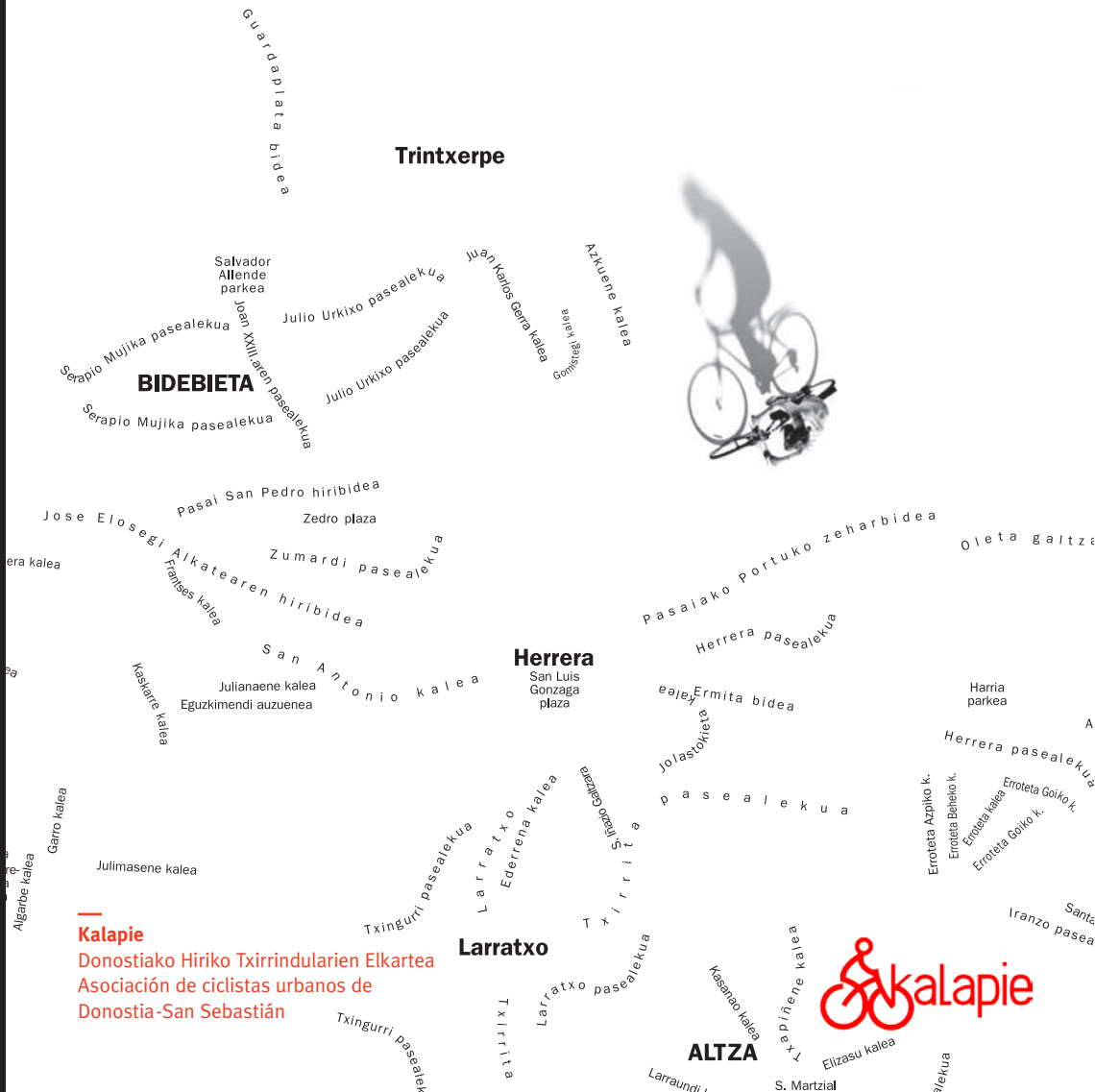


# Kalapie

25 urte pedalei eragiten  
hiria aldatzeko  
1989–2014

Donostia/San Sebastián



**Kalapie**  
Donostiako Hiriko Txirindularien Elkarte  
Asociación de ciclistas urbanos de  
Donostia-San Sebastián





Pasealeku Berria

## Urgull mendia

Jacques Cousteau plaza  
Gaztelubide  
Kaiarriba plaza  
Kaiko pasealekua

Mollaerdia  
Moliaberria

Eibira Zipitria buidea  
Trinitate Plaza  
Abuztuaren  
Konstituzio  
San Jeronimo  
Portu  
Kale Nagusia  
M. Muñoa plaza  
Lasala plaza  
Lasta plaza  
Ijentea

Alderdi eder  
parkea

ERI

### Grupo de Estudios y Alternativas S.L. (gea21)

**Testua:**  
Alfonso Sanz Alduán

**Kolaboratzaileak:**  
Esther Anaya y Santiago Gorostiza

**Diseinu grafikoa:**  
Itxaso Mezzacasa

**Euskararako itzulpena:**  
June Díaz Bragado

**Lege gordailua:**  
SS 1329-2014

**Inprenta:**  
lgara.com

Cervu  
pla  
Xa  
Zu  
pli  
Presenciako  
kontseieria  
Zaragozi  
plaza  
Mirafloresko  
Markesaren  
Zubietako  
kalea  
Bis Lezo  
Triunfo  
Manina  
Marrin  
San  
Bartolome  
Aldapeta  
Aita  
Vinuesa  
plaza  
Zubietako  
plaza  
Lersundi



Zurríolako hondartza

Aita Claret plaza  
Sagües

**GROS**  
Katalunia plaza

**PARTE ZAHARRA**

**Urumea ibaitza**

Egiako galtzara

**Jai-Ajai**

**EGIA**

**AMARA**

ndia

Mendiola ko bidea

Guar daplata bidea

### Trintxerpe

### RIETA-ULIA

a pasealekua

Mendiola ko bidea

bidea

x a p a r r e n e p a s e a l e k u a  
Lizardi kalea  
Koruko Andre Mariaren kalea  
Irurak kalea

abri el  
palya  
plaza  
ernart  
xepare  
plaza  
otxiki kalea  
soen  
ba

Salvador Allende parkea  
Joan Millaren pasealekua  
Julio Urkixo pasealekua  
Julio Urkixo pasealekua  
Juan Karlos Gena kalea  
Azkueno kalea  
Serapio Mujika pasealekua  
Serapio Mujika pasealekua

### BIDEBIETA

Jose Elozegi Alkatearen hiribidea  
Pasai San Pedro hiribidea  
Zedro plaza  
Zumardi pasealekua  
Luis Pradera kalea  
Parada kalea  
Parada kalea  
Kasarte kalea  
Julianaena kalea  
Eguzkimendi auzunea  
San Antonio kalea

Julimasene kalea  
Ekuatore Ginea plaza  
Algarbe kalea  
Garro kalea  
Julimasene kalea

Pasaia ko Portuko  
Herrera pasealekua

### Herrera

San Luis Gonzaga plaza

Ermita bidea  
Jolasto kalea  
pasealekua

Txingurri pasealekua  
Larraixoko Ederrena kalea  
Txingurri pasealekua  
Txingurri pasealekua  
Larraixoko Ederrena kalea  
Txingurri pasealekua

### Larratxo

### ALTZA

Kasarte kalea  
Españole kalea



# Aurkibidea

<b>Aurkezpena</b>	4
<b>1. Posible da hiri mugikortasuna aldatzea. Kalapieren eta hiriaren historia.</b>	7
<b>2. Beste batzuek urratu zuten bidea. Atzetik joatearen abantailak.</b>	8
<b>3. Kalapie sortzen; zer behar da bizikleta bultzatzeko?</b>	11
<b>4. Ideia bitxiak dituzten pertsonak errespetagarri bihurtzen dira.</b>	14
<b>5. Irmotasuna ezaugarri gisa, Kontxako hamar urteko borroka adibide.</b>	18
<b>6. Udalaren mugetatik haratago pedalei eragiten.</b>	27
<b>7. Sareak ehotzen edo hobekuntza partzial bat orokor bihurtzeko modua.</b>	30
<b>8. Herritarrekin bat egitean aktibismoa dibertigarria izan daiteke.</b>	33
<b>9. Bizikletaren normalizazioa, egindako lanagatik jasotako esker ona.</b>	36
<b>10. Hogeita bost urte ez dira ezer, egiteko eta aldatzeko gelditzen dena.</b>	41

z e h a r b i d e a

O l e t a g a l t z a r a

e k u a

Haria  
parkea

Arrizar auzunea

e n y e r e s e a

K a s a r e s

Herrera pasealekua

Erroteta Azpiko k.

Erroteta Beheko k.

Erroteta Kalea

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Erroteta Gailko k.

Arriberi

Santa Barbara k.  
Iranzo pasealekua

Elizasu kalea

u a

---

2014ko azaroan Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarteak 25 urte betetzen ditu. Geurea ez da bide erraza izan: lehen urteetan zehar administrazioen eta herritarren onarpenik eza eta axolagabetasuna jasan genituen, gaur egun berriz, instituzioek eta herritar gehienek Kalapieren proposamenak eskertzen eta onartzen dituzte.

Bizikleta defendatzeko helburua lortzearren, bizikleta erabiltzen duten pertsonak mobilizatu ditugu, mugikortasun kultura berri baten alde lan egin dugu, erakundeekin elkarlanean aritu gara eta erakundeei kritika konstruktiboak egin dizkiegu. Horrenbestez, harrotasunez betetzen gaitu hiriko kaleetan gure proposamenetako asko islatuta ikusteak.

Herritarren partaidetza funtsezkoa bada bizitza publikoaren edozein eremutan, mugikortasuna nahitaezkoa dela esan daiteke. Hortaz, mugikortasun iraunkorarekin zerikusirik duten erakunde, eztabaida-leku eta mintegi guztietan parte hartu dugu. Hala ere, esperientziak erakutsi digu administrazioaren piramidean gora egiten den neurrian partaidetzak behera egiten duela, ia guztiz desagertu arte.

25 urte hauetan zehar, gure hiriak eraldaketa handia jasan du mugikortasun iraunkorraren norabidean eta kutsatzen ez duten garraiobideen alde. Bizikletak gure kaleetan toki gailena du dagoeneko, eta egunero hirian zehar pedalei eragiten dabil-tzan milaka pertsonak horren lekuko dira. Bidegorri sare ona dugu. Halarik ere, ez dugu lana bukatu, garraiobide merke, osasungarri eta ekologiko hau, bizikleta, bultzatzen eta sustatzen jarraitu behar dugu, Donostian eta Gipuzkoako lurralde historiko osoan bidegorri sarea hobetzen eta zabaltzen jarraitu behar dugu, eta bizikletan dabil-tzan pertsonak oinezkoak eta beste ibilgailuetan beraiekin galtzada partekatzen dutenak errespetatzeko hezten jarraitu behar dugu; laburbilduz, gure hiri eta herriak bizi-kalitate oneko espazio bihurtu behar ditugu.

---

Liburu hau eta “25 pedalei eragiten hiria aldatzeko” tituludun bideoa aurkezten dizkizuegu. Bertan, gure elkartearen historia jasotzen da, Donostiak jasan duen hiri-eraldaketaekin erlazionatuta. Pentsatu dugu mobilizatzen, parte-hartzen eta era guztietako elkarteekin elkarlanean aritzen dugun esperientzia beste pertsona edo herri-erakundeentzat erabilgarria izan daitekeela. Horrela balitz, iraganaren gaineko hausnarketa ariketa hau ontzat emango genuke.

Amaitu baino lehen liburuaren eta bideoaren egileei, hala nola, prestakuntzan parte hartu duten guztiei eskerrak eman nahi dizkiet. Eta, azkenik, urte guzti hauetan zehar, borondatez, geure elkartearen sendotzeko eta, horrela, bizikleta sustatzeko helburuarekin euren aisialdiko ordu asko entregatu dituzten txirrindulari eta Kalapieko bazkide guztien ahalegina eskertu nahi dut.

### **Higinio Otazu**

Kalapieko presidentea





## 1. Posible da hiri mugikortasuna aldatzea. Kalapieren eta hiriaren historia.

Elkarte hiritar kritiko batek 25 urte betetzea ez da egunero gertatzen den zerbait. Izan ere, bizitza publikoan iritzia emateko, aldarrikatzeko edo hirian aldaketak proposatzeko esku hartzen duten hamaika plataforma, elkarte eta mugimendu sortzen dira urtero. Baina oso gutxi irauten dute hilabete batzuk baino gehiago, euren existentziaren arrazoia edo ekintzaileen indarrak behin agortuta.

Elkarte hiritar baten 25. urtebetetzetik hainbat ondorio garrantzitsu atera daitezke. Lehenik, hainbeste urtetan zehar pertsona ezberdinek ideia kolektibo baten lekukoa pasa dezaten garrantzi nahikoa duen arrazoi bat egon behar duela. Bigarrenik, elkartearen helburuak ez direla udalaren jardura bakararekin eskuratzen, ez eta tokiko gobernuaren legealdiaren buruan ere, hiria eta bertako biztanleen beharrak ulertzeko modua eraldatzearekin erlazioaturiko prozesu luzeak baitira.

Zenbaitzuk pentsa dezakete jardura baten iraupena ez dela lortu-tako emaitzak bezain garrantzitsua. Zenbaitetan, alabaina, mugimendu hiritar kritiko baten emaitzak ez dira begien bistakoak, ezin daiteke erraz neurtu hiriaren aldaketa fisikoari dagokionez. Sarri hiriaren arazoei dagokienez gertatzen diren ikuspegi aldaketak gure gizartearen oinarri kultural eta mentalari eragiten dioten ahalegin isil eta ia ikusezinen ondorioa dira. Horregatik, Kalapieren historia edonola ere ekarri behar guke gogora, hirian argitalpen honetan kontatzen diren ondorio fisikoak izan ez balitu ere, eta biztanleriaren parte handi baten kontzientziaren eraldaketan bakarrik lagundu izan balu.

Baina, begien bistako emaitzetan soilik sinesten dutenentzat, Kalapieren historia garrantzi handiko hiri-erlaldaketa baten historia da baita ere, hasieran izugarrizko erresistentzietekin eta gogoaz bestera egindakoa, gero haize kontra borrokan, eta azkenik, hirigintza eta mugikortasun iraunkorraren arloko arrakastaren nazioarteko eredu gisa.

Izan ere, Kalapieren historia Donostia, bizi-kalitateari eta desplazamendu modu iraunkorrenei erreparatuta, erreferentziako hiri bihurtzeko prozesuari lotuta dago. Hiri-aldaketa hau laurogeiko hamarkadaren amaieran hasi zen, hain zuzen “ingurumena errespetatzen duen mugikortasun iraunkorra” sustatzeko xedearekin eta “desplazatzeko moduan egungo gizarteak dituen joerak eta hauek eragiten dituzten arrazoiak” aldatzeko elkarteak sortu zenean.



1.



2.

1.

Elkartearen lehen logoa.

2.

2008an berritu zen egungo logoa.

## 2. Beste batzuek urratu zuten bidea. Atzetik joatearen abantailak.

Kalapie ez zen hutsetik sortu, ez da testuinguru sozial eta politikotik isolatutako zorioneko ideia bat, baizik eta hirurogeita hamar eta laurogeiko hamarkadetan zehar Europan gauzatu ziren mugimendu sozial eta korronte kultural ezberdinen azpian zegoen munduaren ikuspegi baten ondorioa.

Bizikletaren defentsarekin harreman estuena duten mugimendu sozialen artean, erregimen frankistaren amaieratik jarduera oparoa izan duten bi mugimendu daude:

— **auzo mugimendua**, auzoetako bizi-baldintzen defentsan diharduena, eta hirigintzaren gaineko hausnarketa kritikorako bidea urratu zuena; hiri bat egiteko moduaren gainean herri-administratioek eskaintzen dituzten “egiak” zalantzan jartzeko eta, bertako beharretatik, hiriarri begiratzeko beste modu batzuk badaudela erakusteko balio handiko aurrekaria, alegia.

— **mugimendu ekologista eta antinuklearra**, garapenaren alde iluna azaltzen duena, gizarteari eta ingurumenari dagokionez garapenak dituen ondorio kaltegarriekin. Kritikatzen dituen egitasmoko edo ikuspegiaren aurrean hautabideak daudela frogatzeko beharrak jatorritik bultzatu duen mugimendua. Hirien kasuan, hautabideen planteamendua azkar asko ezartzen da autoan eta garraioan, hirietako ondoezaren eta bizi-kalitate galeraren gaketzat jotzen baita.

Eguzki antinuklearra eta bizikleta hautabide ekologisten elementu sinboliko bihurtu dira. Lehenengoak sistema energetiko eta ekonomiko nagusiaren aurrean hautabide globalen existentzia adierazteko balio du, bigarrena berriz hirigintza-hautabideen eta automobil-trafikoaren nagusitasuna saihesteko proposamenaren ikur bihurtu da. Eguzkia eta bizikleta, beraz, mundu osoko lehen talde ekologista eta antinuklearren hausnarketan eta adierazpenean elkartzen dira. Donostian gauza bera gertatzen da: Txustarra bezalako kolektibo ekologistak edo hirurogeita hamarreko hamarkadaren amaieran eta laurogeiko hamarkadaren hasieran sortu ziren batzorde antinuklearrak pedalei eragiten mani-festatzen dira eta eguzkiaren zein bizikletaren laguntzaz sistema eta hiria aldatzea proposatzen dute.



3.

3. Manifestazio ekologista hirurogeita hamarreko hamarkadaren amaieran.

4. Egiako Kolektibo Ekologistaren eranskailua.

5. Eguzkia eta bizikleta mundua ikusteko modu berri baten ikur.

6. Txustarraren argitalpena.



4.



5.

## COLECTIVO ECOLOGISTA .TXUSTARRA. EKOLOGISTA KIDEGOIA

El colectivo ecologista de Donostia, **TXUSTARRA**, pensamos realizar toda una campaña de sensibilización sobre el tema del transporte y el uso de modelos blandos (especialmente la bicicleta), que no contaminan la atmósfera, no constituyen barreras de peligro y transforman el medio urbano.

Queremos, y necesitamos, otro tipo de ciudad (sociedad) en la que recuperemos la calle como lugar de convivencia ciudadana, en la que la vida en nuestros barrios no sea una continuidad de la explotación que sufrimos en el lugar de trabajo, que no gastemos nuestro tiempo en los transportes, en la que recuperemos los espacios para estar, recuperando los edificios públicos para utilizarlos libremente, volviendo a hacer una ciudad que sea habitable y libre.

En este sentido, la bicicleta nos hace ver un poco de lo que sería una ciudad pensada para la persona y no para la máquina.

Las ventajas de la bici son muchas: tecnológicamente es sencilla,

## APOLOGIA DE LA BICI



accesible, respeta el entorno y los recursos, bajo consumo de energía, escasa ocupación del espacio por persona transportada, nula contaminación del aire, produce escasísimo ruido, es fácil de arreglar y duradera, está al alcance de casi todos, facilita el contacto con la naturaleza y el resto de los seres humanos, a la vez que permite tu propia autonomía...

Sin embargo, la calle está dominada por los coches, la policía, el cemento, el ruido, la contaminación, los accidentes, la publicidad... Vivimos en unas ciudades que crecen pensando en los coches y no en los ciudadanos, en ciudades en las que los barrios carecen de los principales equipamientos, en los que faltan zonas de recreo, centros escolares, sanitarios, parques, lugares de ocio, encareciéndose cada vez más la vivienda, etc...

Los coches invaden las aceras y lugares destinados al peatón, no se respetan los pasos de peatones e incluso la policía municipal cuando dirige el tráfico, lo hace en función

6.



7.

Kalapieki gizakiek euren gorputzaren eta ingurunearekin duten harremana berritzen duen korrante kultural zabal bat aprobetxatuz hasi zuen bere bidea baita ere; guzti hau gizakia izadiarekin duen kontaktuan (mendi-ibiltaritza, kanpismoa, scout mugimendua), turismo modu berrietan edo ariketa fisikoari, pertsonen osasun eta ongizaterako faktore gisa, balio gehiago ematean gauzatzen da. Bizikletak, halaber, korrante kultural honetan balio sinboliko eta instrumental handia du, ariketa fisiko osasungarria ingurunean duen inpaktu txikiarekin elkartzen baitu.

Zabaltzen hasi diren zikloturismo bidaiak, Erdialdeko Europako herrialde bizikletazaleetara egindako bisitak edo donostiar askok Frantzia, Landetan, igarotzen dituzten oporrak, non bizikleta udatiarraren bitzian ezinbestekoa den. Adibide hauek euste-puntu bat dira lokomozio bide honen erabilera euskal hiri eta herrietan berreskuratzea imajinatu ahal izateko.

Iritzi publikoaren aurrean bizikletaren defentsaren mugimenduarantz lurra prestatzen duten mugimendu aitzindari eta korrante kultural horien finkapena ez da berehala islatzen hirigintza esparruaren eta funtsezko ideien eraldaketan, hiriaren eta mugikortasunaren kudeaketari dagokiolarik. Hain zuzen, beste hiri askotan, gero gertatuko zen eta orain gertatzen den bezala, erakundeek bizikletaren “modari” jarritako arreta, berehalako hartan, aldeko hitzetara eta asmo eraldatzaile gutxiko jardura pare

batera mugatu zen: 1,5 kilometro bizikleta bide bat Foruen, Gernikako Arbolaren eta Bizkaia Pasealekuen zatian, oinezkoen espazioaren zati bat hartuz, hala nola, bizikletentzako aparkaleku bat bulebarrean. Hau da, bizikleta bide isolatu bat, inondik inora, eta bizikletak lotzeko pasadizozko zenbait burdina hiriko puntu batean.



UN PARKING DE BICICLETAS se inauguró ayer en el Boulevard donostiarra, junto al Barandiarán, con todo el ritual que merece la ocasión. Testislaris, palabras de agradecimiento al Ayuntamiento y petición de nuevas plazas, corte de cinta y hostela de champán. De las cien plazas de aparcamiento que han pedido varias personas que andan en bicicleta por la ciudad, se han creado cinco en el Boulevard. Se anuncian más aparcamientos para las plazas de Euzo y Zaraqoz.

DE IA. 13 sept-81 **DONOSTIAN ZER**

8.



### 3. Kalapie sortzen; zer behar da bizikleta bultzatzeko?

Aipatu gizarte-mugimenduen jarduera handiko urteen ondoren, 1989ko azaroan, talde bat biltzen hasten da Donostian bizikleta defendatzeko mugimendu bat sortzeko asmoarekin. Bertaratuta-koen arteko harremana adiskidetasunekoa da batik bat eta ibilbide sozial zein politiko ezberdinetatik datoz (scout mugimendua, mugimendu ekologista edo antimilitarista); hasierako taldeko beste pertsona batzuk, ordea, ez ziren bizitza publikoan aktibo egondakoak, bizikletak eta honen sustapenak soilik bultzatu zituztelarik.

Lehen pausoak emateko, beste hirietan (esaterako,artzelona, Valentzia edo Madril) laurogeiko hamarkadan sortu ziren bizikletaren defentsarako taldeen esperientzia, hala nola, hirurogeita hamarreko eta laurogeiko hamarkadetan europar herrialde nagusietan agertu ziren txirrindulari erakunde handiek lortutako indar soziala erabakigarriak izan ziren.

Aintzat hartu beharrekoa da baita ere une hartako testuinguru sozial eta politiko gatazkatsua, indarkeriaz eta susmoz bete, non gizarteko eragile aktibo berri bakoitza aurrez lauki zuri eta beltzekin markatutako xake-taula batean bere burua kokatzera behartua baitzirudien.

Zentzu horretan, Kalapieren sortze-taldeak alderdi politikoeiko independentziaren bidea hartu zuen, berehalako hartan, gainerako eragile sozial eta politikoen begirada mesfidatien aurrean espazio bat sortzearen zailtasuna kontra egon arren.

Orduan ere Kalapiek beste erabaki arriskutsu bat hartu zuen: erakundeei dagokienez, kritika eta elkarrizketaren arteko oreka, bultzatu nahi duen eraldaketarako funtsezko tresna gisa. Kalapiek plangintza eta hiriaren etorkizunari begiratzeko eskatzen die erakundeei. Eta, arrazionaltasun espazio hau hornitzeko, bere lanaren zati handi bat administrazioak eta beste eragile sozial eta ekonomikoek prestatzen dituzten planak hobetzeko proposamen eta alegazioen bidez garatzen du.

7.  
"Bidegorriak nahi ditugu"  
eranskailua.

8.  
Udalak lehen bizikletentzako  
aparkalekua irekitzen du  
(1981).

Azkenik, Kalapiiek, sortu berri zenean, elkarte hiritar gisa bere ondorengo garapenerako erabaki estrategiko bat hartu zuen: bere jarduera mugikortasunaren eremura mugatzea edo espezializatzea. Sistema sozial eta ekonomikoaren berrazterketa orokorra proposatzen zuten talde ekologista aitzindariak ez bezala, Kalapiiek bere jarduera eta helmuga antza hain handinahia ez den eraldaketa batean ardaztea erabakitzen du: hiriaren mugikortasun ereduaren aldaketa. Elkarteari eman zitzaion izenak, Kalapie Hiriko Txirrindularien Elkarte, esku hartu nahi duen eremua zehazten du, hain zuzen.



9.

Auzoko mugimenduak ez bezala, Kalapie ez da auzo zehatz baten beharretan oinarritzen, aitzitik, hiri mugikortasunaren konfigurazio berri bat kontzebitzen du, eta ondoren, hiri osoan eta auzoetan bereizten du.

Argi dago bere jarduera bizikletaren eremuan espezializatzea erabakitzeak elkartearen ekintzaren irismenean eta aukeretan izugarriko ondorioak izan zituela. Alde batetik, proposamen batzuk gauzatzea erraztu zuen, batez ere lehenik hiriaren eraikuntzaren zimenduak hankaz gora jartzea galdatzen ez zuten proposamenak; baina, bestetik, noizean behin hirigintzaren eta

mugikortasunaren dinamika orokorragoen ulermena zaildu zuen.

Hala ere, Kalapieren begirada hasieratik ireki zen bizikletatik haratago, eta hiri mugikortasunarekin erlazionaturiko auzi askotan esku hartu zuen: oinezkoekin eta pertsona desgaituekin lotutako eskaerak, aparkamendu politikaren gaineko kezka etengabea, motordun ibilgailuen abiadurak kontrolatzeko beharra, eta abar.

## La asociación Kalapie solicita que todas las plazas del futuro parking del Buen Pastor se destinen a residentes

P. I.

SAN SEBASTIAN. La asociación Kalapie, entidad que fomenta el uso de la bicicleta, solicitó ayer a la alcaldía donostiarra, ante el sorteo que se celebrará próximamente para la adjudicación de las plazas de garaje en el futuro aparcamiento del Buen Pastor, que se contemple la posibilidad de destinar todos los espacios de estacionamiento para residentes.

Actualmente, el proyecto está diseñado para la creación de 700 plazas de aparcamiento, de las cuales 300 se destinarían para residentes, mientras que 400 se construirían para aparcamiento de ro-

tación. A juicio de los miembros de la asociación «las plazas de rotación crearán un aumento desmesurado de la oferta de este tipo de aparcamiento en el centro de la ciudad, así como un aumento de la congestión del tráfico». Igualmente señalan que 300 plazas resultan totalmente insuficientes para dar respuesta a la demanda existente. Asimismo, Kalapie pidió la instalación de plazas destinadas al aparcamiento de bicicletas en el citado parking subterráneo, para dar servicio a una parte importante de ciudadanos con problemas para guardar sus bicicletas en los domicilios.

### Expropiación en Alza

Por otro lado, el alcalde de San Sebastián, Xabier Albistur, desmintió ayer los rumores que circulan acerca de la expulsión de alrededor de siete baserritarras de sus caseríos, tras la adquisición por parte del Ayuntamiento, a través del sistema expropiatorio de sus terrenos situados en el barrio de Alza. Según manifestó Albistur «este suelo se considera de reserva para realizar una actuación en el futuro, con unas previsiones que superan los 12 años». A este respecto indicó que las gestiones realizadas con los caseros van orientadas a conservar la residencia.

12.

## Kalapie pide un paso de peatones en La Perla

SAN SEBASTIAN DV.

La agrupación de ciclistas urbanos Kalapie solicita un paso de peatones en La Perla mientras se realizan las obras. En una nota, la agrupación señala que «debido a las obras que actualmente se llevan a cabo para la reconstrucción del edificio del complejo de La Perla suponen inconvenientes que los ciudadanos donostiarros debemos soportar con estaciono. Sin embargo estas medidas no se han reparado desde el Ayuntamiento de modo equitativo entre los distintos colectivos afectados».

Según la asociación, si durante un tiempo se respetó la circulación local mediante la construcción de un muro que aseguraba el paso de las personas sobre uno de los carriles de la calzada, en la actualidad este muro ha sido derribado, obligando a las personas que quieren realizar sus actividades, o a su domicilio a cruzar por dos veces la carretera.

10.



11.

9.  
Kalapieren talde sortzailea.

10.  
Udalaren aparkamendu politika kezka handia izan da beti Kalapierentzat. 1990ean egindako erreklamazioa, parkaleku berriek erdialdera trafiko gehiago ekartzea saihesteko ahaleginean.

11.  
1991 Trafiko eta garraio jardunaldiak.

12.  
Datarik gabe. Artzain Oneko aparkamendu guztia egoiliarrentzat mugatzeko eskatzen du.

13

## 4. Ideia bitxiak dituzten pertsonak errespetagarri bihurtzen dira.

Hasiera batean gizarteak eta komunikabideek nahiko harrera ezberdina egin zioten taldeari. Elkarte hiritar ezberdinek begi onez begiratu zioten, baina zenbait eragile ekonomiko eta komunikabidek denbora luzez jarrera axolagabea edo ukakorra mantendu zuten, elkartearen hogeita bost urte hauek dokumentatzen dituen bideoan ikus daitekeen bezala ( [www.kalapie.org/25urte](http://www.kalapie.org/25urte) ). Kalapieren proposamenak deskalifikatu zituzten eta elkartekideei Disney kontuetako hiri bat eraiki nahi zuten sineskorrak edo hirian autoaren erabilera mugatu nahi izateagatik eta “denak bizikletaz ibiltzera behartzeagatik” autoritarioak izatea leporatu zieten.

Elkartek urteak eman zituen administrazioarekin komunikazio kanal ofizialik gabe, administrazioak ez baitzuten elkarrizketarako gonbidapenak erantzuten, ezta jarduera jakinen erreklamazioak ere. Harmena Udaletxe bereko zenbait funtzionario eta teknikarik bakarrik erakutsi zuten.

Kalapiekin garatu zuen lehen proiektua bizikletentzako aparkaleku sare baten proposamena izan zen, eta honen ondoren hiri osorako bidegorri sare bat sortzea erreklamatzeko beste proposamen bat mahaigaineratu zen.

“Kalapie”, una asociación de reciente creación para la promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, ha presentado en el Ayuntamiento de Donostia una propuesta para dotar a la ciudad de aparcamientos para bicis, paso previo de cara a hacer surgir una infraestructura que permita una utiliza-

ción menos restrictiva de este vehículo de transporte. “Kalapie”, que trabaja en la redacción de una propuesta de carriles bici para Donostia, mira de esta manera el relevo del importante movimiento en favor de este vehículo que, impulsado por grupos ecologistas, conoció gran auge hace ocho o diez.

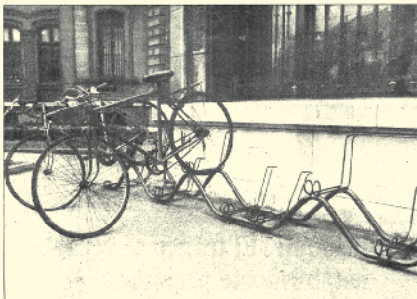
### «Kalapie» propone crear en Donostia una nueva red de aparcamientos para bicicletas

Esta asociación de ciclistas urbanos trabaja en un proyecto de carriles-bici

M. URKIA

“Kalapie” ha propuesto una dotación fija en un total de 164 puntos de la ciudad de los que, en fase sucesiva, podría alcanzar aparcamientos para bicis. La primera fase, que deberá consistir en “una red de carriles-bici”, según la ciudad asociada, afectará a 58 puntos, prioritariamente centros universitarios, escuelas, colegios, institutos, instalaciones deportivas, centros públicos. Esta fase incluirá, asimismo, la ubicación de aparcamientos que consista en cinco nuevas vías, la Estación del Norte, la de Amara, la de Zubizarra en Pío XII, y, además concretamente en el estadio, el albergue, el palacio del hielo y el velódromo.

En cuanto a los aparcamientos actualmente existentes, “Kalapie” ritiene que deben ser “básicamente sustituidos”, ya que se encuentran “en pleno estado, mal localizados y sin espacio”. En la práctica, según la asociación, “son inutilizables”, no sólo por los obstáculos que están sino porque, entre otras cosas, “resultan inefi-



Los aparcamientos actuales, “prácticamente inutilizables”.-AUCORA



13.

13.

Elkartearen lehen eranskailuetako bat (1990).

14.

Kalapieren lanak prentsan izan zituen lehen islak. Egin, 1990.

15.

Hiriguneko Zirkulazio Plana (1991).

16.

Prentsa titulua zirkulazio erreforma abiaraztea zela eta (1992).

Kalapie mugikortasunaren eta etorkizuneko hiriaren gaineko oinarrizko eztabaidak hasi zirenean jaio zen, hirigintza-plan berrirako lanak egiten ari zirenean eta trafikoari, garraio publikoari eta oinezkoen kalitateari ekiteko modu berriak proposatzen ari zirenean. Horiek horrela, 1990 eta 1991. urteetan Hiri-antolamendurako Plan Nagusiaren Bulegoak hiriko auzo zentraletako zirkulazioan eta espazio publikoan lehen aldaketak proposatu zituen.

Proposamen hauen ondorioz, 1993 eta 1994. urteen artean hiriko motordunen trafikoan eta oinezkoen espazioan hasi ziren lehen eraldaketak, giro sozial eta politiko ekaiztsuan. Hiriaren zirkulazio-eskemaren erreformak, Frantziako errepidea erdialdetik igarotzen zeneko oinordekoa, gizarteko hainbat sektoreen errefusa aurkitu zuen; erreformak komunikabideetan oihartzun itzela izan zuenez, hirian autoaren status quo mantentzearen aldeko erreportajeekin, batzuetan partzialak zirenak, sektore horiek iritzi publikoa xaxatzen zuten.



15.

PAIS VASCO GUIPUZCOA

JANUARI 10 DE OCHO HORAS

*Algunos de los viales más importantes de San Sebastián cambian mañana de sentido, con el fin de adaptar la ciudad a un Plan de Tráfico que permita descongestionar el Centro y ganar espacios peatonales. Los paseos del río serán los más afectados.*

## Revolución en San Sebastián

Mañana, los primeros cambios radicales en la circulación de algunas importantes calles

PAIS VASCO SAN SEBASTIAN

VIERNES 8 DE DICIEMBRE

## Los partidos critican los cambios de tráfico del pasado viernes

EA habla de «desastro» y HB de «falta de previsión». - Los socios de gobierno, PP y PNV, también señalan la «precipitación» en la puesta en marcha del plan de circulación

▼ CAMBIOS DE TRAFICO

## El nuevo plan causó el caos circulatorio en San Sebastián

La entrada en funcionamiento de la primera fase del Plan de Tráfico colapsó viales importantes. - Obras sin terminar y señales no modificadas aumentaron la confusión



Hasiera ekaiztu honek eztabaida lasaiagoei bidea eman zien, non aldaketaren aurka adierazi ohi ziren sektoreak ere erreforma aldarrikatzen hasi baitziren. Kaosaz, iraultzaz eta hondamendiaz hitz egiten zuten prentsa tituluetatik, behin erreformak zituen abantailak egiaztatuta, azkar gauzatzeko erreklamatzan zuten tituluetara pasa zen.

PAIS VASCO **SAN SEBASTIAN**

DOMINGO, 12 DE SEPTIEMBRE DE 1988 • EL DIARIO VASCO

## Peatonal, cuanto antes

Comerciantes, vecinos y taxistas apoyan la gran avenida de la plaza Bilbao al Boulevard

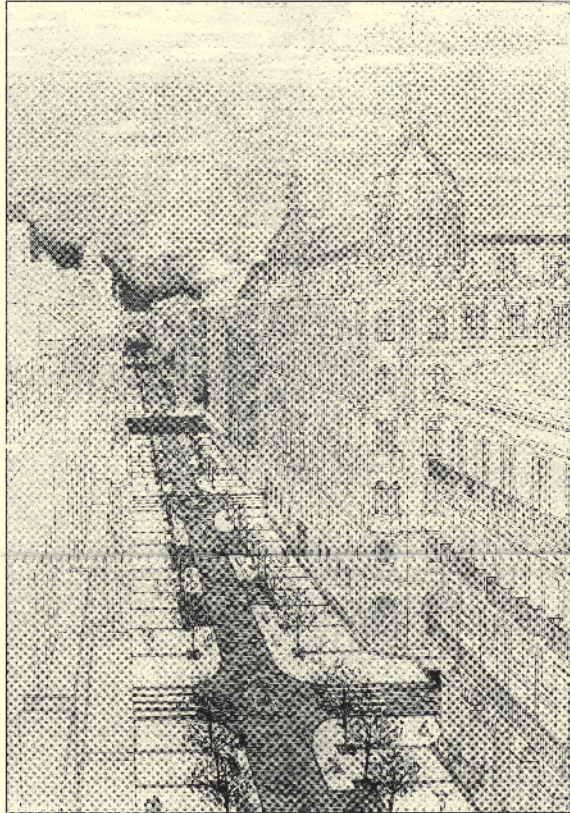
CRISTINA TURRAU  
DV SAN SEBASTIAN

*Comerciantes y vecinos de la gran avenida semi-peatonal prevista desde plaza de Bilbao a Boulevard, apoyan esta solución, vista «con buenos ojos» incluso por algunos taxistas consultados. «Hay que mentalizar a la gente para que no vaya al Centro en coche», dice uno de ellos.*

### Comerciantes, vecinos y t

CRISTINA TURRAU  
DV SAN SEBASTIAN

*Comerciantes y vecinos de la gran avenida semi-peatonal prevista desde plaza de Bilbao a Boulevard, apoyan esta solución, vista «con buenos ojos» incluso por algunos taxistas consultados. «Hay que mentalizar a la gente para que no vaya al Centro en coche», dice uno de ellos.*



Dibujeto inicial para comenzar a detallar el proyecto peatonal, desde la calle Getarri, con el Boulevard al fondo.

17.

#### Punto de partida

Se trata, en cualquier caso, de un diseño que puede variar tras las reuniones que van a mantenerse en el Ayuntamiento. Está por precisar, por ejemplo, el horario de carga y descarga. También se limitará el aparcamiento de los residentes, que según los planteamientos iniciales, podría ser de 10 de la noche a 7 de la mañana.

La transformación de estas calles se realizará por fases, y según anunció el alcalde, la primera podría llegar este otoño, para seguir el próximo año con nuevas aportaciones económicas.

Udala Bilbo plazaren eta Bulebarraren artean lehen oinezkoen lehentasuneko ardatza sortuz esku hartzen hasi zenean, bizikleta asmo gutxiarekin eta emaitzak lortzeko konfiantza askorik gabe egindako apustua zen; horregatik, berariazko azpiegitura bat egin baino gehiago, motordunen trafikoari kendutako oinezkoen espazioan txirrindularien zirkulazioa ahalbidetu zen.

Era berean, oinezkoen (eta txirrindularien) lehen ardatz honek izandako arrakastaren ondoriozko iritzi publikoaren giro aldaketak Kalapieren eta elkartearen ideien onarpena erraztu zuen. Laurogeita hamarreko hamarkadaren erdian, elkartea sortu zenetik bost urte igaro ondoren, taldearen planteamenduen doitasunari eta bere erreklamazioek zuten hedapenari esker Kalapie gizarte-eragile errespetatu bihurtuz joan zen. Hasierako harridura edo errefusak arreta eta entzuteari bidea eman zioten. Prozesu honen zantzu gisa gogoan izan beharra dago, 1993ko ekainean, elkartek Trafiko Batzorde Aholkulariko kide izateko eskaera egin zuela, baina eskaera ez zela 1996ko azarora arte onartu.

Garai hartan hasi zen finkatzen “mugikortasun iraunkorraren aulkia” izenarekin deskribatu daitekeena: Donostia bezalako hiri batean, mugikortasunaren eremuko aldaketen oinarri den egitura sozial eta instituzionala. Funtsezko hiru euskarri ordezkazekin eusten dituen plataforma: tokiko Gobernuaren eraldatzeko borondate politikoa, udal teknikarien aldaketen aurreko sentsibilitatea eta gizarte zibil antolatua adorea, kasu honetan, Kalapieren buru ikusgaiarekin.

Edonola, Kalapie eta tokiko Gobernuak hainbat ideia partekatu izanak ez ditu politika jakinetan, eta esku-hartzeen erritmo eta sakontasunari dagokiondik, izandako desadostasunak ezkutatu behar. Desadostasun handienak autoentzako aparkamendu politikan gertatu ziren, Udala erdialdean bisitarientzako plazak zabaltzen joan baitzen, aparkatzeko erraztasun horrek hirira autoz iristea erakargarriagoa egingo zuela adierazten zuten Kalapieren eta Hiri-antolamendurako Plan Nagusi beraren iritziaren kontra.

17.

Merkatari eta bizilagunek aurreikusitako oinezkoen ardatzetako bat aldarrikatzen dute. *Diario Vasco, 1993ko iraila.*

---

## 5. Irmotasuna ezaugarri gisa, Kontxako hamar urteko borroka adibide.

Eraldaketa garrantzitsuak egin nahi dituen mugimendu hiritar batek irmotasunaren bertutea izan behar du. Elementu sinbolikoz beteta dagoen eta ohitura finkatuen indarrez zeharkatuta dagoen hiri mugikortasunaren kasuan, eraldaketa egiteko hautazko desplazamendu moduetarako azpiegitura edo zerbitzu egokiak baino zerbait behiago behar da; eraldaketak hirurogeita hamarreko eta laurogeiko hamarkadetan hirian bizikleta aldarrikatzen hasi zenean iradokitakoa bezalako aldaketa kultura galdatzen du.

Aldaketa kulturalak oso motelak direnez gero, ulergarria da zenbait prozesuk legealdi edo hamarkada batetik haratago irautea. Erdialdea eta Antiguoz zein Ondarreta auzoak konektatzeko Kontxako bidegorriaren aldeko borroka hiriko elementu esanguratsuak aldatu nahi dituztenek aurkitzen dituzten zailtasunen eta aldaketa horiek zenbaitetan behar duten denboraren adibide on bat da. Kontxako bizikleta bidezko konexioa, halaber, eraldaketa mota hauetan lerrokatzen edo kontra jartzen diren indarren, euren argudioen eta azpian dauden ideien adibide on bat da baita ere.

Kalapiekin eta bestelako kolektiboekin Kontxako bizikleta bidea sortzeko ahaleginak egin zituzten hamar urteetan zehar, latitude guztietan egitasmo hauek eragiten dituzten ekintza eta erreakzioak errepikatu ziren: txirrindulari eta beste talde hiritarren arteko elkartasuna, sektore sozial jakinen aurkaritza zuzena, merkatariaurrealdean, alderdi politiko askoren aurkari-tza, ondorioen gaineko iragarki apokaliptikoak, ezer aldatzen ez duten hautabideen proposamena, eta abar.

### → **Kontxako bidegorriaren aldeko elkartasuna**

Hasieratik, hirian bizikleta bideen lehen sare bat osatzea lortzeko ekintzak herritar guztien eta euren erakundeen babesarekin eskatu zuten. Horrela, Erdialdearen eta Antiguoz auzoaren arteko loturaren gaineko lehen erreklamazioak bai Kalapiekin bai auzo honetako elkarteak egin zituzten.

Aurrerago, elkartasuna dozenaka erakundetara zabaldu zen, elkarte ekologista eta auzokoetatik, kultura- edo kirol-esparrurari-

---



EL DIARIO VASCO • MARTES • DE MARZO DE 1984

## «Bici en El Antiguo»

La Asociación de Vecinos y Kalapie lanzan una campaña para la creación de carriles-bici

no, esaterako, Club Vasco de Camping elkarte eta Gipuzkoako Txirrindularitza Federazioa, ikastetxe eta gazte zein adinekoen elkarte ugari bat egin zutelarik. Erreklamazioaren une gorenean, 1996. urtean, proposamenak era guztietako 75 erakunderen babesa jaso zuen.

### → Bizikleta bidezko konexioa erreklamatzeko zuten manifestazio eta ekitaldien aberastasuna

Kontxako borroka iritzi publikoaren aurreko komunikazio aukera eta esku-hartze moduen erakusgai zabala da, ekintza instituzionala osatzen duena. Bizikleta bidezko manifestazioak, bizikleta kateak, pertsona ospetsu eta gizarte-erakundeen adierazpenak, bidegorria margotzea, alkateari bidalitako postalak, eranskailuak, afixak, eta abar, atsedenek gabe egin ziren, iritzi publikoaren eta tokiko Gobernuaren arreta mantentzearen.

18.  
Kontxako bidegorriaren kanpainako hainbat elementu.

19.  
Kalapien letrak bizifestazio baten buruan Kontxako bizikleta bidezko konexioa eskatzen.

20.  
Milaka pertsonak bidegorria eskatzeko alkateari bidali zioten postala.



19.



18.



20.



18.

## Quinientas personas piden el carril-bici de La Concha con una marcha ciclista

«El Ayuntamiento apoya el proyecto pero lo pospone por el vial Amara-Aiete-Ibaeta»

ISABEL SALABERRIA  
Dy. SAN SEBASTIÁN

*Casi medio millar de personas con sus respectivas bicicletas se acercaron ayer hasta los jardines de Alderdi Eder para pedir que se acelere la realización de las obras de un carril-bici que dinamique el centro de la ciudad con Abgorra con una marcha ciclista.*

«Tenemos que llamar la atención al ayuntamiento de San Sebastián para que acelere las obras del bidegorri de La Concha porque mucha gente nos trasladamos diariamente por esa zona en bici», comentó Añeta, uno de los exbirindularis presentes en la concentración.

Dentro de los actos programados dentro de Bidegorri Konpainan Kampainan, jóvenes, adultos y familias al completo se



Una vez realizada la cadens, los birindularis se dirigieron hasta el barrio de Antiguoa. A. RUIZ

21.

### → Merkatarien eta beste sektore ekonomiko zein politikoen aurkaritza sendoa

Zirkulazio-eskema berriaren gaineko eztabaidan eta oinezkoen ardatzen proposamenetan zehar gertatu zen bezala, Kontxako proiektuak merkatarien erakundeen aurkaritza jaso zuen, Merkataritza Federazioa buruan, ez baitzioten euren errefusa adierazteri utzi bidegorria sortu eta honen arrakasta egiaztatu zuten arte; izan ere, berriz ere frogatu zen bidegorriak ez zituela arazo osagarriak eragiten, aitzitik, bizi-kalitatearen eta herritarren desplazatzeko aukeren hobekuntza ekartzen zuela.

Sektore horien protestaren babesean eta indarreko aurkaritza politikoaren eredupean, hamarkada horretan zehar udalean ordezkariak izan zituzten hainbat alderdi politikok proiektua atzera bota edo zapuztu zuten ere, irudikatzen zituen ideiekiko hurbiltasun handiagoa edo txikiagoa kontuan hartu gabe.

- «Seguimos pensando que quitar un carril en La Concha es una aberración. Va contra los ciudadanos».

22.

### → Hautabiderik ematen ez duen proposamena

Eztabaida sozial eta politiko horretan, oposizioak erabilitako tresna bat kontra-hautabideen proposamena izan zen. Horiek guztiek bizikleta bidezko konexio bat sortzeko beharra onartzen zuten, baina motordun ibilgailuei eskainitako espazioa murriztea ukatzen zuten eta, oro har, espazio hori zabaltzen edo finkatzen zuten, hiriaren mugikortasun ereduari dagokionez, jatorrizko proiektuak eraldatzeko zuen ahalmenari eragin-kortasuna kenduz.

Honako hauek izan ziren hiru proposamen nagusiak: hondartza gainean hegala bat sortzea, Mirakontxa atzetik bidegorri bat egitea eta uneko lau erriak lurperatzeko tunel bat sortzea.

COMINGA | DECOUPLAGE CE 000

SAN SEBASTIAN | MAY 19 |

## Incertidumbres sobre La Concha

La Plataforma Ciudadana ha presentado el presupuesto del soterramiento de los viales, 1.831 millones

23.



21.

1996. Kontxako bidegorria aldarrikatzeko martxa ugarietako bat.

22.

Merkataritza Federazioaren iritzia 1999an.

23.

Kontxako bidegorriaren aurreko proiektu alternatiboaren irudikapena prentsan argitaratua (2000).

### → Irizpide teknikoak (eta atzetik dituzten ideiak)

Kontxako proiektuak argi erakusten du teknika ideiez eta irizpide subjektiboz zeharkatuta dagoela, eta horiek sarri ezkutatzen direla delako objektibotasunaren mozorropean. Baina begirada bakoitzak errealitatearen alderdi jakinak ikertzen ditu edo informazio erabilgarriaren irakurketa ezberdina egiten du.

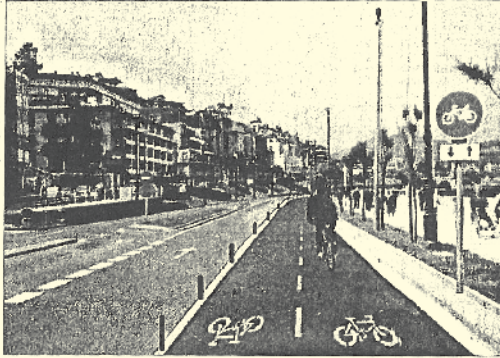
## Kalapie presenta un proyecto para la ejecución de un bidegorri entre Ibaeta y el centro de la ciudad

*Una de las alternativas restringe de forma drástica el tráfico en La Concha*

**I. U.**  
DONOSTIA. La asociación de ciclistas urbanos Kalapie presentó ayer a los grupos municipales un proyecto para la construcción de un bidegorri entre Ibaeta y el centro de Donostia. La propuesta, que incluye planes y diferentes soluciones viarias, es muy intrincada y sólo carece de un presupuesto económico.

Kalapie ha elaborado el proyecto por la incompatibilidad municipal ante esta reivindicación, que data de hace ya años, y que persigue comunicar el centro de la ciudad y la vega de Ibaeta, uno de los ejes de crecimiento urbanístico de la ciudad.

Los ciclistas urbanos constatan que el incremento de donostiarras que utilizan la bici y la falta de medidas que eviten la velocidad excesiva e ilegal con la que circulan la mayoría de los vehículos por el vial de La Concha están originando una situación de riesgo que se va haciendo cada vez más grave e inasumible.



Fotomontaje del carril-bici por el vial de La Concha

24.

Herritarren arteko eztabaidaz bestalde, Kontxako konexioak eztabaida tekniko gogorra piztu zuen; eztabaida bat non, beti gertatzen den bezala, arazoaren formulazioa konponbidearen gakoa baitzen. Galdera bat honako hau izan liteke: Kontxako bidetik errei bat edo bi kendu daitezke trafikoko pilaketa larriagotu gabe? Baina bazeuden beste galdera egoki asko ere: Kontxan hainbeste trafikoko onartu daitezke?, hemen ere, beste hainbeste tokitan bezala, trafikoa eta gidariak egokituko al dira, erreak murriztean buxadurek gora ez egiteko moduan?

Kontxako bidegorriaren historiaren amaierak erakutsi zuen hemen ere trafikoa bideen edukierara egokitzen dela, bide batez, Kalapie bezala, motordun zirkulazioko lau erreietatik bat kentzeak eta txirringidariei emateak azken kolapsorik eragingo ez zuela esaten zutenei arrazoia emanez. Operazio honen ondorioz, gidariei zenbait barne desplazamendu autoz egiteko asmoa kendu zitzaie, beste hainbesteren ibilbidea aldatu zuten eta, batik bat, bizikleta erabiltzen zuten pertsonen kopurua biderkatzeko gaitasuna zuen bidegorri sare baten irudia sortu zen. Izan ere, trafikoko pilaketari aurre egiteko modu bakarra ez da zirkulazioa erraztea, baizik eta mugak proposatzea eta muga horiekin bat datozen erregulazio eta neurriak ezartzea.

24.

Kontxa pasealekurako Kalapieren proposamenen isla prentsan.

## Hamar urteko borroka baten gertaera gogoangarriak.

Erdialdeko eta Antiguu auzoko bizikleta bideen arteko konexioa.

→ Udalak Ibaetan aurreikusi dituen bizikleta bideetarako, KALAPIEK hiriko beste auzoekin ere etorkizuneko konexioa errazten duen diseinu bat proposatzen du.

1991

→ PSE-EEko Odon Elorza alkateak Kontxa pasealekuan bidegorria jartzeko proiektu bat eskatu duela adierazten du. Hiri-antolamendurako Plan Nagusiaren aurrerapenak hiri osorako bizikleta bideen sare bat barne hartzen du eta funtsezko konexio hori txertatzen du.

1993

Antiguu auzoko elkarteak Udalari eskatzen dio, Tolosa hiribidetik abiatuta, Sageseraino iristen den bidegorri bat sortzeko.

→ Odon Elorza alkateak berresten du, Amara-Ibaeta bidea irekitzen dutenean, Kontxa pasealekuan bidegorri bat egongo dela.

1993

→ KALAPIEK eta Antiguu auzoko elkarteak egindako erreklamazioa 1.500 pertsonen sinatu zuten. Honekin batera Antiguu, Ondarreta eta Ibaetako bizilagunei eta unibertsitate-campuseko irakasle zein ikasleei egindako inkesta baten emaitzak jakinarazten dira: galdetutako %95 bidegorriak eraikitzearen alde agertzen dira, eta egun bizikleta erabiltzen ez dutenen %70ek diote bizikleta eskuarki edo, gutxienez, noizbehinka erabiliko luketela errei horiek eraikiko balira. Kontxako bidegorriaren aldeko txirrindulari martxa, non 400 pertsonen parte hartu baitzuten.

1994

→ Azaroan, Udal Batzarrak Hiri-antolamendurako Plan Nagusia behin betiko onartzen du, Kontxako bidegorria barne hartzen duen bizikleta bideen sarearekin, eta habilitazioa planaren indarraldiko lehen laurtekorako (1995-1999) programatzen da.

1995

→ “Bidegorria Kontxan” plataforma sortzen da eta “Donostiako erdialdearen eta Ibaetako ibarraren arteko bizikleta bidezko konexioaren sorreraren aldeko adierazpena” argitaratzen du, Donostiako 75 erakunderen babesarekin. Udaletxearen eta Kontxa pasealekuaren arteko bizikleta katea, non 600 pertsona baino gehiagok parte hartu duten. 5.000 herritar baino gehiagok alkateari postalko bidaltzen dizkiote aurreikusitako bidegorri sareko zati hau lehenbailehen egiteko eskatuz.

1996

KALAPIEK Ibaeta eta erdialdearen arteko bizikleta bidezko konexio proiektu bat prestatzen du. Herri Batasuna eta Ezker Batua udal taldeek proiektuari babesaren ematen diote.



1997

→ Odon Elorzak berriz dio 1998ko aurrekontuek, Kontxatik pasoko trafikoa murrizteko helburua duen Amara-Ibaeta bidea bukatzen denean, uda ondoren bidegorria egiteko zuzkidura ekonomikoa barne hartzen dutela.

1998

→ Patxi Beloqui Trafikoko Ordezkariek berresten du bidegorria urtearen amaieran bideratuko dela.

Amara-Ibaeta bidearen eraikuntza bukatzen da. KALAPIEK alkateari eskatzen dio, ahalik eta lasterren, agindutako bidegorri proiektua prestatzeko eta esleitzeko.

1999

→ Trafiko Ordezkaritzak Gobernu Batzordeari Kontxako bidegorria gauzatzeko proiektu bat aurkezten dio, baina ez da onartzen Euskal Herriko Alderdi Sozialistak eta Alderdi Popularrak partekatzen zuten udal Gobernuako kideek ez diotelako euren babesa ematen. KALAPIEK proiektuaren kontrako arrazoibide bat aurkezten du, non bizikleten espazioa apur bat murriztuz, oinezkoei espazio gehiago esleitzea proposatzen duen.

KALAPIEK, manifestazio berriak antolatzeaz gain, La Perla eta Antiguoko tune-laren arteko zatian bidegorri bat margotzen du galtzada gainean.

EA-EAJ koalizioak, Kontxako hondartzaren gainean hiru metroko altueran hegala bat sortuz, oinezkoen espazioa zabaltzea proposatzen du, lau erreiko galtzada mantentzeko helburuarekin, espazio osagarria bizikletari eskainiz.

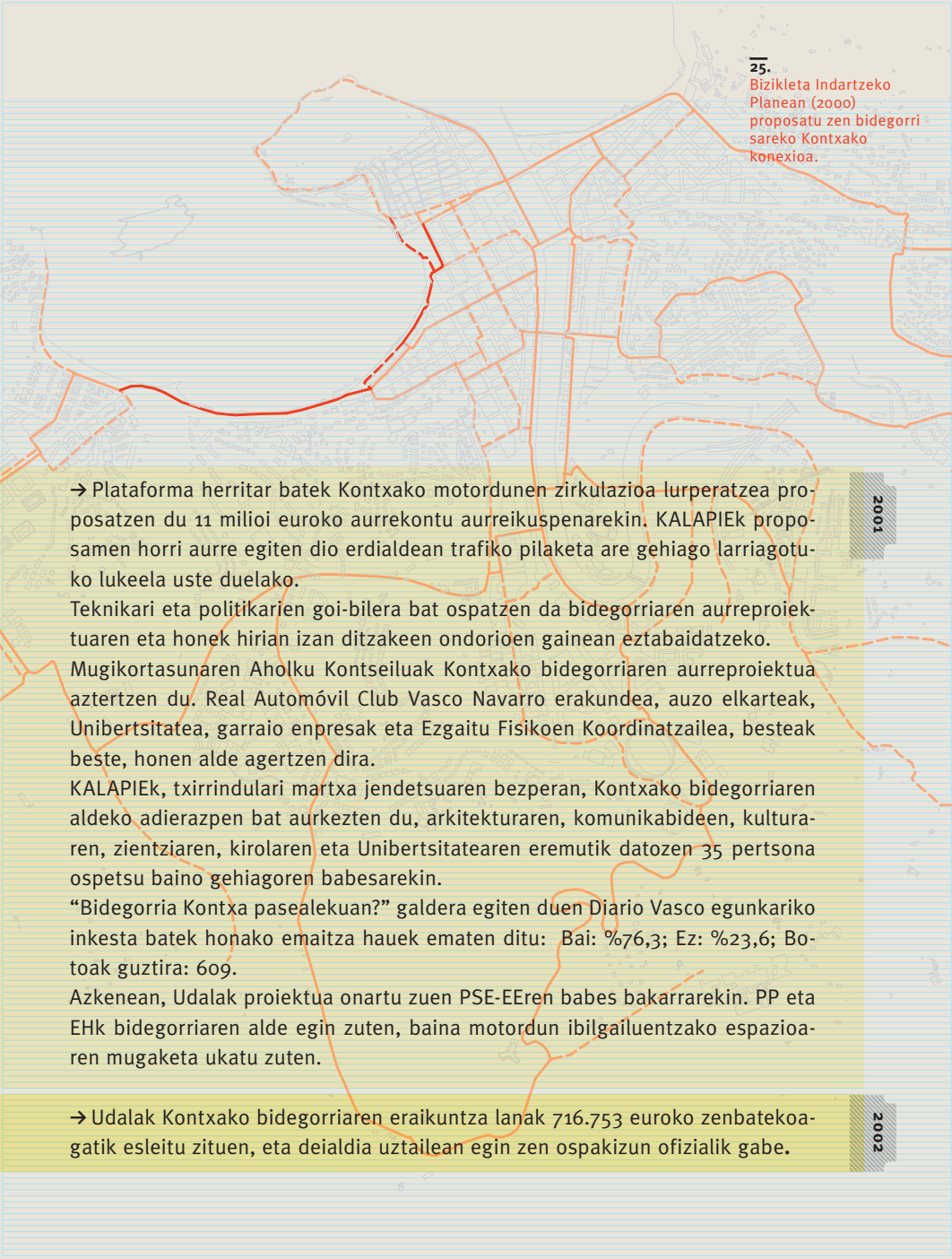
Kontxa pasealekuko bidegorriaren entsegua, zirkulazio erreietako bat bizikleten erabilera eksklusiborako ezarriz. KALAPIEK proba horiek kritikatzeko, txirrundularien beharrak motordunen zirkulazioan agertu daitezkeen auto-ilarek baldintzatzeko dituen gero. Emaitzek erakutsi zuten proiektuak ez zuela trafikokoan arazo adierazgarriarik sortzen. Horrez gain, gidarien %44 bidegorria sortzearen eta espaloia zabaltzearen alde zeudela egiaztatu zen.

Udalaren azterketa teknikoek adierazten dute, Amara-Ibaeta bidea martxan jarri ondoren, Kontxako bideko errei bat edo bi kentzeak ez zuela Kontxan trafiko pilaketa arazorik eragingo.

2000

→ Mugikortasun Aholku Kontseiluak, gehiengo handiz, “Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Hiritar Ituna” onartzen du, non haxe adierazten den: “ingurumena gehien errespetatzen duten garraio-bideei (bereziki, oinez, bizikletaz eta garraio publikoan egindako desplazamenduak), emango diegu lehentasuna”. (...) “Era berean, bizikletaren erabilera sustatzeko neurriak hartuko dira (...) Kontxan bidegorri bat sortzeak ekartzen duen apustu handia azpimarratuz”.

Udalak Hiri Mugikortasunean Bizikleta Indartzeko Plana prestatzea agintzen du, non Bidegorri Sareak Kontxako konexioa barne hartzen duen eta planaren garapenerako nahitaezko zatia jotzen duen.



25.  
Bizikleta Indartzeko  
Planean (2000)  
proposatu zen bidegorri  
sareko Kontxako  
konexioa.

25

→ Plataforma herritar batek Kontxako motordunen zirkulazioa lurperatzea proposatzen du 11 milioi euroko aurrekontu aurreikuspenarekin. KALAPIEK proposamen horri aurre egiten dio erdialdean trafiko pilaketa are gehiago larriagotuko lukeela uste duelako.

Teknikari eta politikarien goi-bilera bat ospatzen da bidegorriaren aurreproiektuaren eta honek hirian izan ditzakeen ondorioen gainean eztabaidatzeko.

Mugikortasunaren Aholku Kontseiluak Kontxako bidegorriaren aurreproiektua aztertzen du. Real Automóvil Club Vasco Navarro erakundea, auzo elkarteak, Unibertsitatea, garraio enpresak eta Ezgaitu Fisikoen Koordinatzailea, besteak beste, honen alde agertzen dira.

KALAPIEK, txirringulari martxa jendetsuaren bezperan, Kontxako bidegorriaren aldeko adierazpen bat aurkezten du, arkitekturaren, komunikabideen, kulturen, zientziaren, kirolaren eta Unibertsitatearen eremutik datozen 35 pertsona ospetsu baino gehiagoren babesarekin.

“Bidegorria Kontxa pasealekuan?” galdera egiten duen Diario Vasco egunkariko inkesta batek honako emaitza hauek ematen ditu: Bai: %76,3; Ez: %23,6; Botoak guztira: 609.

Azkenean, Udalak proiektua onartu zuen PSE-EEren babes bakarrarekin. PP eta EHk bidegorriaren alde egin zuten, baina motordun ibilgailuentzako espazioraren mugaketa ukatu zuten.

→ Udalak Kontxako bidegorriaren eraikuntza lanak 716.753 euroko zenbatekoagatik esleitu zituen, eta deialdia uztailan egin zen ospakizun ofizialik gabe.

2001

2002

**Kontxa****Goian:**

Motordun zirkulaziorako lau errei,  
bidegorriaren inaugurazioa baino lehen.

**Behean:**

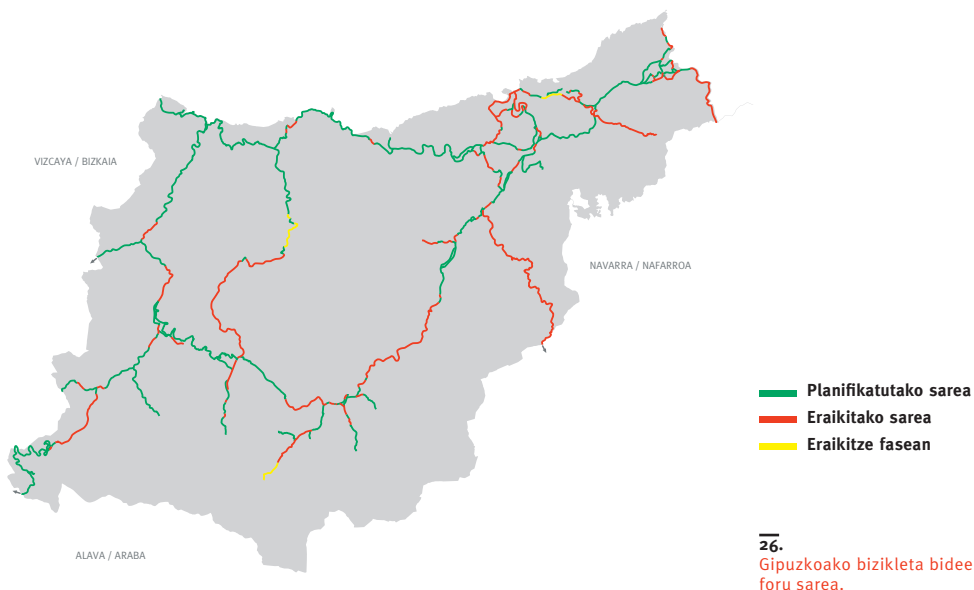
Motordun zirkulaziorako hiru errei  
eta noranzko biko bizikleta bide bat  
2002an.





## 6. Udalaren mugetatik haratago pedalei eragiten.

Kontxako bizikleta bidezko konexioak ez zituen bizikletaren aukerak zabaltzeko Kalapieren beste jarduera ugari galarazi, lehenik, hiri osoaren eremuan, eta geroago, Gipuzkoako lurralde osoan. Horretarako, 1998an, elkarteak LehendaBizi proiektua abian jarri zuen, probintzia osoan hirigune ezberdinak elkartzeko bizikleta bideen sare bat garatzeko helburuarekin, Gipuzkoan bizikletaren gaineko politika integral bat ezartzeko lorbidea izan zitekeena.



Beste 65 kolektibok (erakunde hiritarrak, udalak, eskualdearen garapenerako agentziak, erakunde enpresarialak, eta abar) egin zuten proiektuaren alde, 2000. urtean Gipuzkoako Batzar Nagusien onespena jaso zuen, eta horiek Foru Aldundiko Ingurumen Sailari ideia garatzeko agindua eman zioten. Honen ondorioz, 2002. urtean, Gipuzkoako Bizikleta Bideen Plan bat prestatu zen. Planak aurreikusitako sareak Gipuzkoako ibarrak zeharkatzen eta konektatzen zituen, hirigune nagusien, industrialdeen eta gune natural garrantzitsuen arteko ibilbideak ahalbidetuz.



27.  
ConBici eta  
ECFren logoak.

Hamabost urte beranduago, Gipuzkoako bizikleta bideen sarea hazten ari den errealitate bat da dagoeneko; 8 urterako programazio ekonomiko bat jasotzen duen eta hirigintza- eta lurraldeplanak konprometitzen dituen lege mailako Plan bat du, Batzar Nagusietan aho batez onarturikoa. Egun, bere luzeraren %40 eraikita dago, eta urtean zehar 3,3 milioi desplazamentutik gora errazten ditu.

Aipatu beharrekoa da nola txirrindularien eskakizunek ezkutatu-tako beste eskaera bat mahaigaineratu duten: hiriguneetatik kanpo edo hiriguneen artean ibiltzea. Oinezkoen bideen trazadura partekatu ohi duten bizikleta bideen foru sareko zatiak eraiki diren neurrian, egiaztatu da zati horiek erabiltzen dituzten pertsonen hiru laurdenak oinez ibiltzen direla, eta honek erakusten du desplazamendu modu aktiboen arteko elkartasunerako aukerak daudela.

Bizikletak ez ditu muga administratiboak ezagutzen Gipuzkoatik haratago; Kalapie, beste txirrindularien elkarte hiritarrek batera (Bilboko Biziz Bizi eta Gasteizko Bizikleteroak), pizgarri bat izan da bizikleta agenda politikoan sartzeko. Talde hauek Eusko Legebiltzarrean agertu ziren eta horri esker, 2006ko urrian, eskaera parlamentario bat onartu zen Eusko Jaurlaritzak bizikleta garraiobidetzat hartzen duen Bizikletaren Euskal Estrategia garatzeko eta Autonomia Erkidegoko Bizikleta Bideen Plan Zuzentzailea prestatzeko. 2013an antzeko erreklamazio batek autonomia administrazioak ere bizikletaren gaineko politika integrala garatu behar duela mahaigaineratu zuen berriz ere.

Udal mugak gainezkatzen dituzten txirrindularien mugimendua- ren sareetako parte-hartzea ere hedatu egin zen. Bizikleta Donostiatik haratago zabaltzeko dinamika berak Oarsoaldean eta Bidasoaldean Kalapieren tokiko taldeen sorrera eragin zuen; eta antzeko erakundeekin ohiko harremana ezartzeko bidea eman du Oñatin (Txirrinka) eta Arrasaten (Lurrats).

Euskal Herritik kanpo, 1992. urtean, Kalapiék ConBiciren sorreran parte hartu zuen, bizikletaren defentsarako talde espainiar eta portugaldarrak elkartzen dituen erakundea. Era berean, Europako Txirringularien Federazioarekin (ECF) harreman estua mantentzen du, bizikleta mugikortasuna sustatzeko jardura etengabearekin. Kontinente osoko bizikleta bideen EuroVelo sarea ECFren ekimena da, eta Gipuzkoarekin elkartuta dago baita ere Bidasoan Frantziako muga zeharkatzen duen ibilbide baten bidez.

28.  
Bizikleta bideen EuroVelo sarea garapen-bidean.



## 7. Sareak ehotzen, hobekuntza partzial bat orokor bihurtzeko.

Lehen ere esan den bezala, jatorritik Kalapieren helburua aliantzak ehotzea eta beste erakunde sozialekin proiektu komunak bultzatzea izan da. Mota honetako elkartasunak nola zabaldu daitezkeen ikusteko, nahikoa da gogora ekartzea hogeita hamabost urte hauetan beste erakunde hiritarrekin egindako zenbait ekimen, aipatu Kontxako kanpainari dagozkionez bestalde.

### → Pasealeku Berriko erreforma.

Joan den mendeko laurogeita hamarreko hamarkadaren erdian, Udalak pasealekuaren erreformari ekin zion eta Kalapiek, Gipuzkoako Ezgaitu Fisikoen Federazio Koordinatzailearen lankidetzarekin, pertsona guztien irisgarritasunari eta erosotasunari eragiten zioten hainbat hobekuntza proposatu zituen.

### → Donostia-Herrera-Orereta konexioa

Kontxako bizikleta bidea lortu ondoren, Kalapiek ahalegin handiak egin zituen hiri inguruko auzoekin eta udalerrri mugakideekin bizikleta bidezko konexioa ahalbidetzeko. Bereziki, Donostia Herrera eta Oreretarekin elkartzeko kanpaina azpimarratu beharra dago, ibilbide horretan zehar oinarritutako era guztietako elkarteen lankidetzarekin egin baitzen.

29.  
Pasaiaiko konexioa aldarrikatzeko ekintza baten argazkiak.

30.  
Tokiko eskala bizikletari dagozkion hobekuntzetan. Espazio publikoa berreskuratzea eta trafikoa baretzea Egia auzoan.



29.



29.

→ **Gizarte-tren baten aldeko Sarean parte hartzea**

Abiadura handiko trenei lehentasuna ematen dien ereduaren aurrean hautabide bat eskatzen duten erakundeen plataforma. Plataforma osatzen duten erakundeen artean azpimarratzekoak dira, alderdi politikoez gain, sindikatuak, erakunde ekologistak eta kontsumitzaileenak.

→ **Manifestu sindikala, lanera bizikletaz**

2009. urtean Gipuzkoan ordezkarri gehien zituzten erakunde sindikalek prestatu eta sinatu zuten, Kalapiiek bultzatuta: UGT, ELA, CCOO, LAB, ESK eta STEE-EILAS.

→ **Proiektuak Egia eta Martutene auzoetan**

Azken urteotan, Kalapiiek espazio publikoaren erreforma konplexu-enei bultzada eman die. Jadanik, gakoa ez da bakarrik auzoan bizikleta bide bat txertatzeko modua aurkitzea, baizik eta bizikletak nola lagundu dezakeen espazio publikoa berreskuratzen eta trafikoa baretzen (Egia) edo hirigintzaren eta izadiaren arteko lotura berritzen (Urumea ibaia Martutenen). Eraitza Kalapien ikuspegi sektoriala aberasten duten auzo elkarten proposamen bateratuak dira.



---

Aurreko ekimen sorta gizarte-mugimendu sektorial edo espezializatuen artean ohikoa den fenomeno baten eredu da: errealtatearen alderdi partzial bat lantzean askotan begirada zabalagoa izatera behartzen duten sustrai sakonak agertzen dira; eta begirada hori gabe hasierako erreklamazioak hutsaltzen dira.

Hortaz, bizikleten iragate eroso eta segurua ahalbidetzeko pasealeku baten diseinu arazoa dibertsitate funtzionala duten pertsonen hirian dituzten eskubideen gaineko hausnarketa bihurtzen da eta, horren ondorioz, bizikletaren erreklamazioa funtsezkotzat jotzen ez duten lagunen onarpen bihurtzen da.

Hiriguneen arteko bizikleta bidezko konexio eroso eta seguru baten erreklamazioa, halaber, hiri-aglomerazioak giltzatzeko moduren gaineko hausnarketa egiteko aukera bihurtzen da, komunikazio eta garraio azpiegiturek sortutako oztopo paradoxikoak saihestuz. Auzo elkarrekin eta era guztietako elkarrekin, bestetik, bat egiten dute aukera honekin, eta hiri-aglomerazioan eurek duten lekuaren pertzepzioa aldatzen dute baita ere.

Erakunde sindikalekin garatutako jardueraren ereduak, bai gizarte-beharretara egokitutako tren baten erreklamazioan, bai lanposturako desplazamenduetan mugikortasun eredu berri baten erreklamazioan, bizikletaren gaineko politiketan mikro eskala eta makro eskalaren eskakizuna erakusten dute ere.

Azkenik, Egiaren kasua, bizikleta oinarri hartuz trafikoa baretzen eta espazio publikoa hobetzen laguntzen duen proposamena, edo Martuteneren kasua, hiriaren eta Urumea ibaiaren arteko harremanaren gaineko eztabaida irekitzen duena, partikularretik globalera, eta alderantziz, igaroarazten duen mekanismo horren adibide onak dira ere.

---

## 8. Herritarrekin bat egitean aktibismoa dibertigarria izan daiteke.

Bizikletaren defentsarako elkarte gehienek ezaugarri bereizgarri bat dute: kontu antolatzaile eta instituzionalen alderdi “aspergarria” txangoen edo bizikletaren erabileraren alderdi ludikoarekin konbinatu ohi dituztela. Beharbada horregatik iraun dezake hainbeste mugimendu hiritar batek: dibertimendua ez da irmotasunarekin eta zehaztasunarekin bateraezina erreklamatzeko eta dibulgatzeko orduan.

Jarduera aukerek bizikleta ibilgailu gisa bereizten duten alderdi guztiak jorratzen dituzte: txango eta ibilaldiak, ibilgailua erabiltzen edo konpontzen ikasteko lantegiak, bigarren eskuko bizikleten azokak (Bizitruk), ikastetxeetan egindako hitzaldiak eta bizikleten azpiegiturarekin edo lapurreten prebentzioarekin erlazionatutako kanpainak.



32.



31.

Zentzu honetan, hirian eta herritarren, Kalapieren eta Udalaren arteko harremanean bizikleta berreskuratzeko tresna nagusietako bat Bizikletaren Behatokia izan da, herritarren eta administrazioaren arteko bateratasunerako ahalegin berria, hain zuzen, iritzi publikoaren eta erabaki tekniko zein politikoen artean zubi izateko helburuarekin sortua. Behatokia 2000. urteko Bizikleta Indartzeko Planean aurkeztu zen eta 2005ean martxan jarri zen. Bizikletaren erabileraren eta azpiegituren egoeraren gaineko txosten bat prestatzen du urtero eta, batez ere, bizikleta mugikortasunari dagokiolarik herritarren ohar eta kexak jasotzen eta helarazten ditu.

31.

Bizitruk baten argazkiak.

32.

Donostiako Bizikletaren Behatokia, herritarren eta administrazioaren arteko zubia.



Beste edozein gizarte-erakunderekin gertatzen den bezala, Kalapiek bere eskueran dauden komunikabide guztiak erabiltzen ditu, bai bereak bai besterenak. Egun, Kalapie elkarrizketa eta prentsa-oharren bidez erlazionatu ohi da egunkari, irrati eta telebistekin. Eta komunikabide-kanal hauetara gizarte-sare eta interneterako afixen, buletin, bideo eta materialen edizio aukera handia gehitzen da, ahaztu gabe elkarteak ikusgarritasun gehiago duela 2013. urtean Gros auzoan kalean lokal bat ireki zuenetik.

33.  
Elkartea herritarrei irekitzen. Kalapieren lokala kalean.

34.  
Gipuzkoan zikloturismo ibilbideak zabaltzeko Kalapieren argitalpena.

Zorionez, hogeita bost urte hauetan Kalapiek landatu dituen haziak elkarteak babestu dituen bizikletaren sustapenerako herritar zein administrazioen beste ekimenen alboan erne dira, esaterako, masa kritikoa, modarekin lotutako jarduerak eta bizikletak protagonismoa duen bestelako ekintza hiritarrak.

Azkenik, ez da ahaztu behar Kalapiek, Olatu Talka delako Kultura Jaialdiaren barruan, azken urteotan antolatu diren Ziklobiak proposatu zituela eta hauek gauzatzen lagundu duela. Ziklobietan, motordunen zirkulazioaren bide jakin batzuk mozten dira oinez, pedalei eragiten edo patinatzatzen doazen pertsonentzat; hiria modu atsegin eta dibertigarriagoan ikusteko eta desplazamendu modu gehiago daudela egiaztatzeko aukera ematen duen jarduera, alegia.



33.



34.



# ZIKLOBIA

ibaeta-añorga-zubieta

2019

MAIATZAK 26 DE MAYO  
10:00 - 16:00

**Kalapie** **ILATU TALKA ROMPEOLAS**

38.

7 KM

35.

35. Kalapiep bizikleten artean banatutako liburuxka, lapurretak saihesteko gomendioekin.

36. Bizikleta erabiltzeko modu eta sentsazio berriak proposatzen.

37. Bizikletaren oinarritzko mekanika ikasteko lantegiak.

38. 2014ko Ziklobiaren irudia.



36.



35.



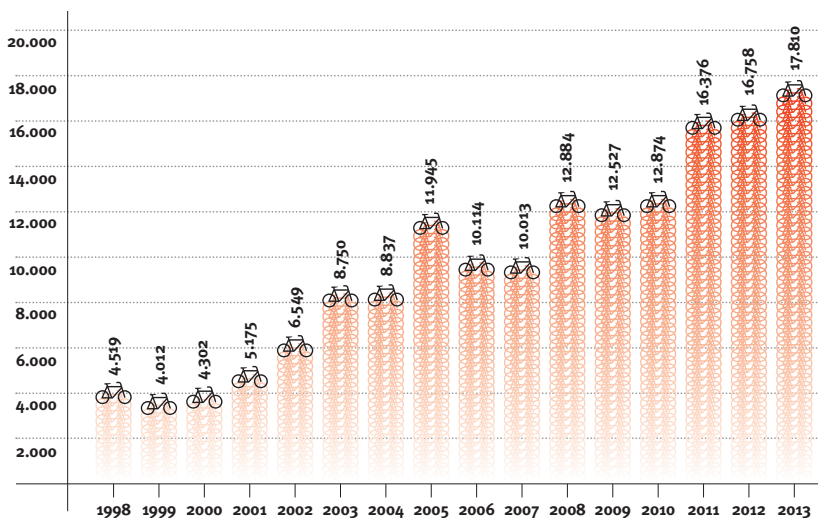
37.

## 9. Bizikletaren normalizazioa, egindako lanagatik jasotako esker ona.

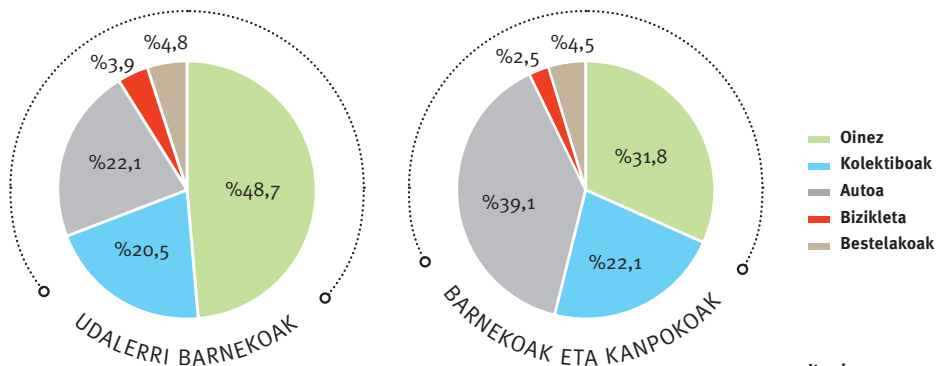
Pertsona izorratzaile, hippy edo martetar horiek, zenbait sektorek esaten zieten bezala, Donostian bizikleta posible zela uste eta nahi zuten eta, azkenean, Udal beraren esker ona jaso zuten, 2008. urtean Udalak Kalapieri hiritar merezimenduaren domina entregatu baitzion. Baina Kalapie bezalako elkarte batek jaso dezakeen esker onena hiria orain begiratzea eta lehen nolakoa zen gogoratzea da; egun bizikleta desplazatzeko modu normalizatu bat dela ikustea, alegia.

Hori bera da mende honetan zehar argitaratu diren bizikletaren erabilera zifren eboluzioak (Udalaren tokietan kontabilizatu diren bizikleta bidezko desplazamendu kopurua lauokiztu egin da) eta iritzi inkestek egiaztatzen dutena. Hori guztia, hirian oinezko, bizikleta eta garraio kolektibo bidezko desplazamenduen nagusitasunarekin, garraiobide iraunkorrakoak sendotu dituen prozesu batean.

### — DONOSTIAN EGUNEKO TXIRRINDULARI KOPURUAREN EBOLUZIOA.



— BIDAIEN BANAKETA GARRAIOBIDE EZBERDINEN ARTEAN DONOSTIAN (2011).



**Iturria:**  
Eusko Jaurlaritzaren  
"Estudio de Movilidad  
de la Comunidad  
Autónoma Vasca 2011"  
azterketaren datuak  
oinarri hartuta egileak  
prestatutako informazioa.

Halaber, garrantzitsua da jakitea bizikleta populazio osora edo talde jakinetara bakarrik iritsi al den. Zentzu honetan, normalizazioaren froga garbia emakumezkoen presentzia geroz eta handiagoa da; udalaren kalkuluen arabera, bizikleta bidezko trafikoaren %43 emakumeek osatzen dute, eta horrek esan nahi du, hain zuzen, bizikleten zirkulazio espazioa geroz eta barnertzaileagoa dela.

Normaltasunaren beste adierazgarri on bat hirian pedalei eragiten ibili ohi diren 20 urtetik beherako pertsonen ordezkaritza handi samarra da, hirian bizikleta bidezko desplazamendu gehien egiten dituen 20 eta 40 urte arteko pertsonen taldea den arren.

Hala ere, garraio bideen erabileran aldaketa hau bizi ahal izateko, hiriko paisaian, espazio publikoaren ezaugarriek dagokienez, aldi bereko bilakaera gertatu behar izan da baita ere. Kalapie sortu zenean autoak kalean zuen erabateko nagusitasuna galtzen joan da oinezko espazioa berreskuratzeko eta bizikleta bideak sortzeko esku-hartzeekin.



39.



40.



39.

Oinezkoen lehenetasuneko ardatzaren aurreko eta geroko irudiak.

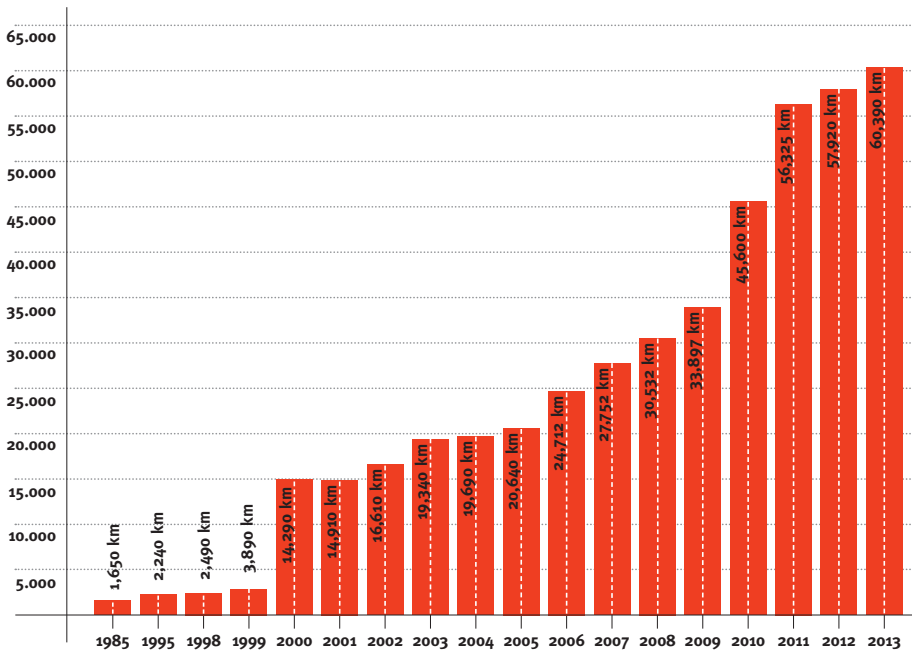
40.

Bulebarraren aurreko eta geroko irudiak.

Donostiaren kasuan, bizikletaren arrakasta bizikleta bideen sarearen eta bizikletentzako aparkalekuen sarearen konfigurazioarekin estuki erlazionatuta dago. Galtzadatik kanpo bizikletaz zirkulatzeko aukerei esker, pertsona asko garraiobide hau probatzera animatu dira.

Beste lekuetan gertatu den bezala, bizikleta erabiltzeko eskaera estalia, mende honetan zehar, ondorengo grafikoan islatzen den bidegorri sarearen edo bizikleta bideen eboluzioaren erritmoan agerian jarri da egiaz.

— BIDEGORRI SAREAREN BILAKAERA.



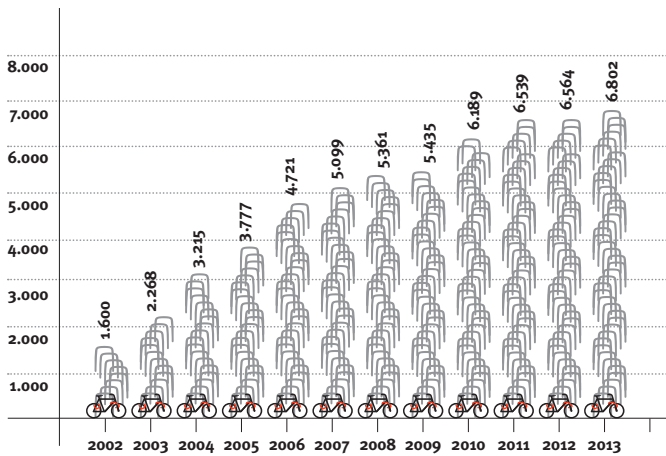
Bultzada beraren beste alderdi bat bizikletentzako aparkalekuen sarearen hazkunde da. Donostiako kaleetan aparkatuta dauden eta, neurri handian, gaua bertan igarotzen duten milaka bizikletak mugikortasun ohitura berrien isla dira hiriko paisaian.

Baina gehien aldatu den paisaia kulturarekin, mentalitatearekin zerikusia duena da; Kalapiaren hogeita bost urteetan bizikletaren pertzepzioa alderantzikatu da, ohitura arraro edo susmagarri bat izatetik desplazatzeko modu normal bat izatera pasa da, gizarte-maila, desplazatzeko arrazoa, adina edo sexua kontuan hartu gabe.



Bizikleta Donostia 2016ko Europako Kulturaren Hiriburua ospakizunaren ibilgailu ofizial izatea egindako bidearen zantzu argia da, sari honekin bizikleta bultzatzen den aldi berean ekitaldiaren ingurumen-erantzukizuna bermatzen delako.

— BIZIKLETENTZAKO APARKALEKU-PLAZA KOPURUAREN EBOLUZIOA DONOSTIAKO KALEETAN



## 10. Hogeita bost urte ez dira ezer, egiteko eta aldatzeko gelditzen dena.

Bada, atzera begira esan daiteke Kalapieren jatorrizko zenbait helburu bete direla, baina beste batzuk lehenago bezain urrun gelditzen direla. Bereziki, mugikortasun ereduaren aldaketa sakona; bizikleta bultzatzearen, eta, azkenean, normalizatzearen alde igarotako hogeita bost urte hauetan, aldi berean, motorrarekiko eta autoarekiko mendekotasunak gora egin baitu.

Egia da, mugikortasunaren gaineko inkestek aditzera ematen duten bezala, hirian eta Gipuzkoako beste herrietan paisaia aldatu egin dela, bizikletak eguneko bidaia zifra handia lortu baitu dagoeneko. Hau egia izan arren, bizikletaren zifrak oraindik oso urrun daude Europako beste herrialdeen zifretatik.

Azpiegiturak bukatu gabe daude baita ere, eta existitzen direnak hobetu behar dira oraindik, adibidez, oinezkoekin sortzen diren gatazkak saihesteko. Edo, txirrindulari eta motordunen arteko bereizketarik ez dagoen tokietan, motordun ibilgailuekin bizikidetzatza errazteko.

Bizikleta garraio kolektiboekin konbinatzeko erraztasunei dagoenikenez, txirrindulariak desplazatzeko dituen aukerak handitzeko eta garraio publikoa indartzeko, oraindik hobekuntza asko egin behar dira.

Oraindik gelditzen den zereginetako bat urtarokotasuna, hau da, epe hotz, haizetsu edo euritsuetan bizikletaren erabileraren neurriz gaineko murrizketa, txikitzea da. Europako iparraldeko eta erdialdeko herrialdeek erakusten duten bezala, ekipamendu egokiarekin, bizikleta “eguraldi txarreko” egunetan erabili daiteke baita ere.

Bizikletak dituen hainbat oztopo mentalitatearekin eta heziketarekin lotura dutenez, etorkizuneko ahalegin handiak mugikortasunaren eremuko aldaketa kulturalarekin du zerikusia; bizikletaren espazioa zabaltzeko, hurrengo urteetan zehar, bizikleta funtsezko pieza gisa txertatzen duen mugikortasun kultura berri bat sustatzeko etengabe arreta mantentzera behartuta gaude eta.

Bizikletari, nolanahi ere, ahalegin etengabea eskaini behar zaio. Urtero haur eta gazte-saldo berriak txirrindularien zirkulazioan sartzen dira; bidegorrietan eta, bide hauek iritsi ezin diren tokietan, beste ibilgailuekin partekatu behar dituzten espazioetan ibiltzen ikasten dute. Automobilizazioaren fase nabarmenenean zehar galdutako belaunaldietako adineko pertsona asko gelditzen dira ere, bizikletan ibiltzeko trebetasuna oraindik ez duten baina bizikleta erabiltzen hasteko gogoia duten pertsonak, alegia.

Azken batean, Kalapiiek pedalei eragiten jarraitu beharko du hiria biztanleentzat berreskuratzen, bizikleta mugikortasunaren aukerak zabaltzen eta bizikletari dagokionez oraindik existitzen diren aurreiritziak deuseztatzen laguntzeko. Hogeita bost urte betetzeak konfiantza ematen du eta, aldi berean, erronka eta erantzukizun berriak planteatzen ditu.







**Esker ona:**

Kalapie osatzen duten pertsona guztiei eta,  
Kalapieko kide ez izanik, dokumentu honen prestakuntzan  
parte hartu dutenei.

Dokumentu hau [www.kalapie.org](http://www.kalapie.org) webgunean ikusgarri  
dagoen bideogramak osatzen du.



Asociación de Ciclistas Urbanos  
Hiriko Txirrindularien Elkarte  
1989-2014

Iparraquirre 8, 20001 Donostia  
Telefonoa: 943 451 511 Mugikorra: 629 271 481  
kalapie@gmail.com [www.kalapie.org](http://www.kalapie.org)



## Ulia mendia

### ATEGORRIETA-ULIA

### INTXAURRONDO

### Marrutxipi